DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

Rapport d'analyse environnementale pour le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la ville de Port-Cartier par le ministère des Transports

Dossier 3211-05-440

Le 2 octobre 2012

Développement durable, Environnement, Faune et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargée de projet :	Madame Maude Durand
Supervision administrative :	Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Chantal Bouchard, secrétaire

SOMMAIRE

Longue de plus de 1 300 km, la route 138 débute à la frontière de l'État de New York, au sud-ouest de Montréal et se termine à l'est du village de Natashquan dans la région administrative de La Côte-Nord. Cette route constitue l'unique lien routier longeant la rive nord du fleuve Saint-Laurent à l'est de Québec.

Dans son parcours, cette route nationale sillonne le secteur de Rivière-Pentecôte qui fait partie de la ville de Port-Cartier. Cet endroit, plus précisément l'approche de la traversée de la rivière Riverin, présente des lacunes géométriques, qui ont par le passé entraîné des accidents et la fermeture de la route. En effet, une étude réalisée en 1999 qualifiait ce tronçon de non sécuritaire, notamment en raison d'une courbe jugée problématique. Malgré des interventions ponctuelles du ministère des Transports (MTQ), les problèmes de sécurité à cet endroit persistent.

Afin d'y remédier, le MTQ propose de construire un nouveau tronçon d'une longueur de 1,93 km à plus de 130 m au nord du tracé existant. Ce tronçon inclura la construction d'un nouveau pont sur la rivière Riverin ainsi qu'un accès sécuritaire au noyau villageois de Rivière-Pentecôte. L'emprise moyenne d'une largeur supérieure à 35 m comprendra des accotements de 3 m dont 1,75 m sera asphalté. Certaines portions de la route 138 actuelle, incluant le pont, seront démolies à la suite de l'ouverture du nouveau tronçon. Les principaux objectifs du projet consistent à améliorer la sécurité des usagers et assurer la fluidité de la circulation. Le MTQ prévoit amorcer les travaux au cours de l'automne 2012. Le coût total du projet était évalué à 12 M$ en 2011.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Les principaux enjeux sociaux sont associés à l'accroissement de la sécurité routière, au maintien de la fluidité de la circulation et à l'amélioration de la qualité de vie des résidants. Par ailleurs, la présence d'une prise d'eau dans la rivière Riverin nécessite la mise en place de mesures d'atténuation. La perte d'accès direct et la diminution de visibilité pour quelques commerces sont également abordées dans ce rapport. Enfin, la période de construction pourra engendrer des nuisances sonores. Des mesures d'atténuation sont prévues pour amoindrir ces impacts potentiels. En période d'exploitation, le projet permettra de diminuer les nuisances pour les résidences situées en bordure de la route 138 actuelle.

Quant aux principaux enjeux biophysiques du projet, il faut retenir les impacts potentiels lors de la traversée de la rivière Riverin, notamment l'empiètement sur un milieu humide. Des mesures d'atténuation et de compensation sont prévues à cet égard.

L'analyse environnementale conclut que le projet est justifié, que le tracé retenu répond aux objectifs de sécurité et de qualité de vie et qu'il est acceptable sur le plan social et environnemental. Il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le

gouvernement au ministre des Transports afin qu'il puisse réaliser le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la ville de Port-Cartier.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. Le projet 2
1.1 La raison d'être du projet 2
1.1.1 Les caractéristiques de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte 5
1.1.2 Les accidents 6
1.1.3 La description générale du projet et de ses composantes 7

2. L'analyse environnementale 9
2.1 L'analyse de la raison d'être du projet 9
2.2 L'analyse des variantes 10
2.3 L'analyse par rapport aux enjeux retenus 12
2.3.1 La sécurité routière 12
2.3.2 La qualité de vie 12
2.3.3 L'accès et la visibilité pour les commerces 14
2.3.4 La qualité de l'eau potable 14
2.3.5 La traversée de la rivière Riverin 15
2.3.6 L'empiètement dans le marécage arbustif 18
2.4 Autres considérations 19
2.4.1 Les espèces exotiques envahissantes 19
2.4.2 Le réaménagement des sentiers de motoneige 20
2.4.3 La sécurité civile en période de construction 20

Conclusion 21

Références 22

Annexes 25

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROFIL DE LA ROUTE 138 DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE 5

TABLEAU 2. LES COURBES DE LA ROUTE 138 NON CONFORMES DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE 6

TABLEAU 3. LES CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES ET PROJETÉES DES COURBES DE LA ROUTE 138 DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE 8

TABLEAU 4. L'ÉVALUATION DU NIVEAU SONORE ACTUEL ET PROJETÉ À LA RÉSIDENCE « K » .. 13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LE TRACÉ ACTUEL DE LA ROUTE 138 3

FIGURE 2. LE TRACÉ PRIVILIÉGIÉ POUR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TRONÇON DE LA ROUTE 138 4

FIGURE 3. LE CONCEPT PROPOSÉ POUR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TRONÇON DE LA ROUTE 138 4

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 27

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 29

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la ville de Port-Cartier par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 23), puisqu'il concerne une infrastructure routière nécessitant une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 m, sur une longueur de plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation du dossier par le public du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour une période de 45 jours, soit du 8 septembre au 24 octobre 2011. Durant cette période, aucune requête d'audience publique n'a été adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP, maintenant MDDEFP).

L'analyse effectuée par les spécialistes du MDDEFP et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEFP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact et dans les différents documents qu'il a déposés au MDDEFP dans le cadre de sa demande d'autorisation. Il s'agit d'une partie descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section 2 du présent rapport.

En plus d'être soumis à la Loi sur la qualité de l'environnement, ce projet est également soumis à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (L.C. 1992, c. 37) parce qu'il pourrait bénéficier de financement de source fédérale ou nécessiter la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une autorisation fédérale.

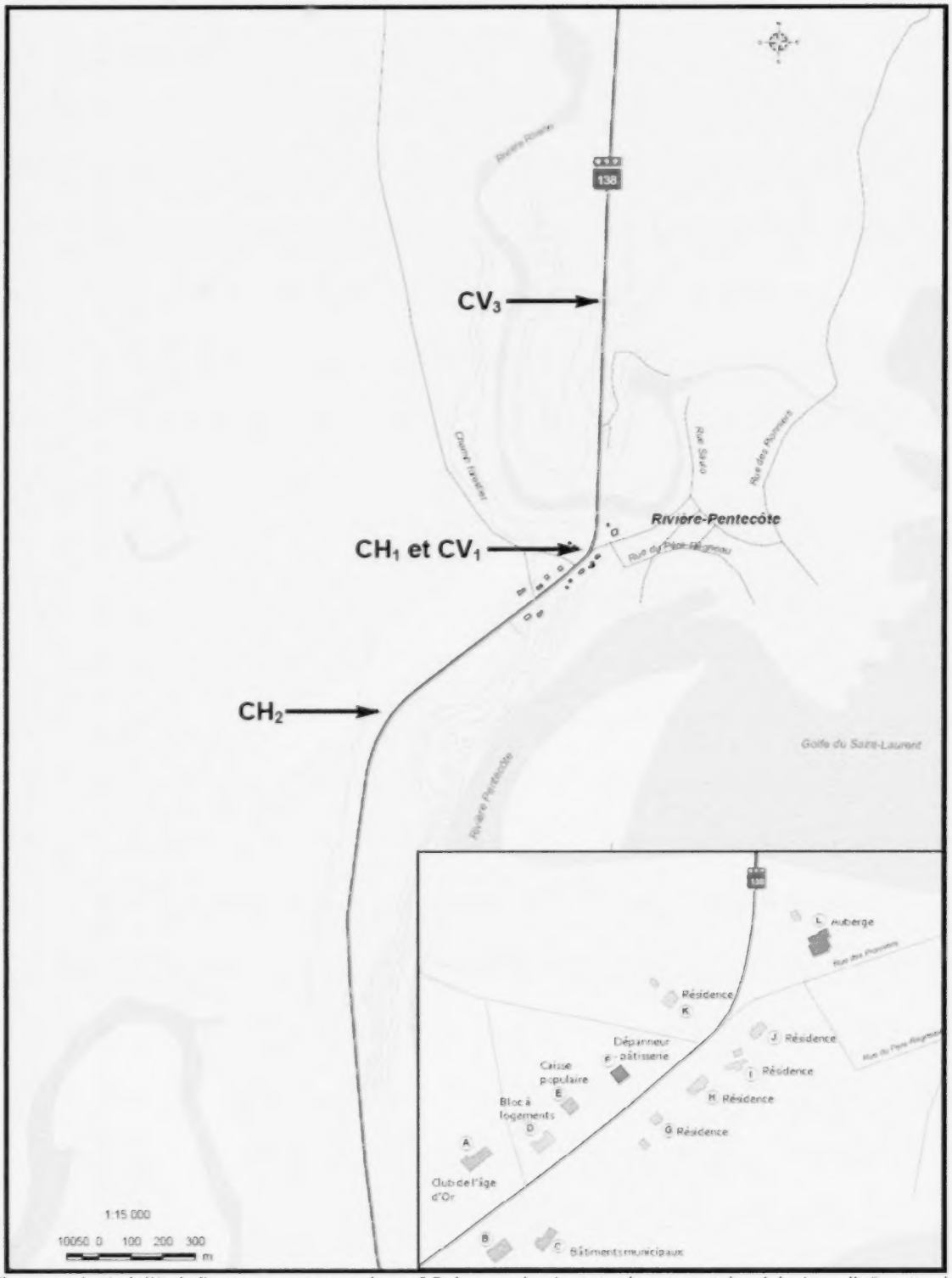
Le MTQ estime que sur le territoire de la ville de Port-Cartier, la présence d'une courbe dangereuse dans le secteur de Rivière-Pentecôte entraîne des lacunes en matière de sécurité routière (courbes CH1 et CV1, figure 1). Afin de remédier à cette problématique, le MTQ propose de construire un nouveau tronçon d'une longueur de 1,93 km qui sera situé à plus de 130 m au nord de la route 138 existante (figure 2). Ce tronçon inclura la construction d'un nouveau pont sur la rivière Riverin ainsi qu'un accès au noyau villageois de Rivière-Pentecôte. Certaines portions de la route 138 actuelle, incluant le pont, seront démantelées à la suite de l'ouverture du nouveau tronçon (figure 3). Outre l'amélioration de la sécurité des usagers, le projet vise également à assurer la fluidité de la circulation.

1.1 La raison d'être du projet

La raison d'être du projet repose essentiellement sur des problèmes liés à la sécurité routière. Une étude réalisée par le MTQ de janvier 1990 à décembre 1998 a en effet conclut qu'une portion de la route 138 traversant le secteur de Rivière-Pentecôte n'est pas sécuritaire. La présence de la courbe située à l'intersection de la rue des Pionniers explique principalement ce résultat.

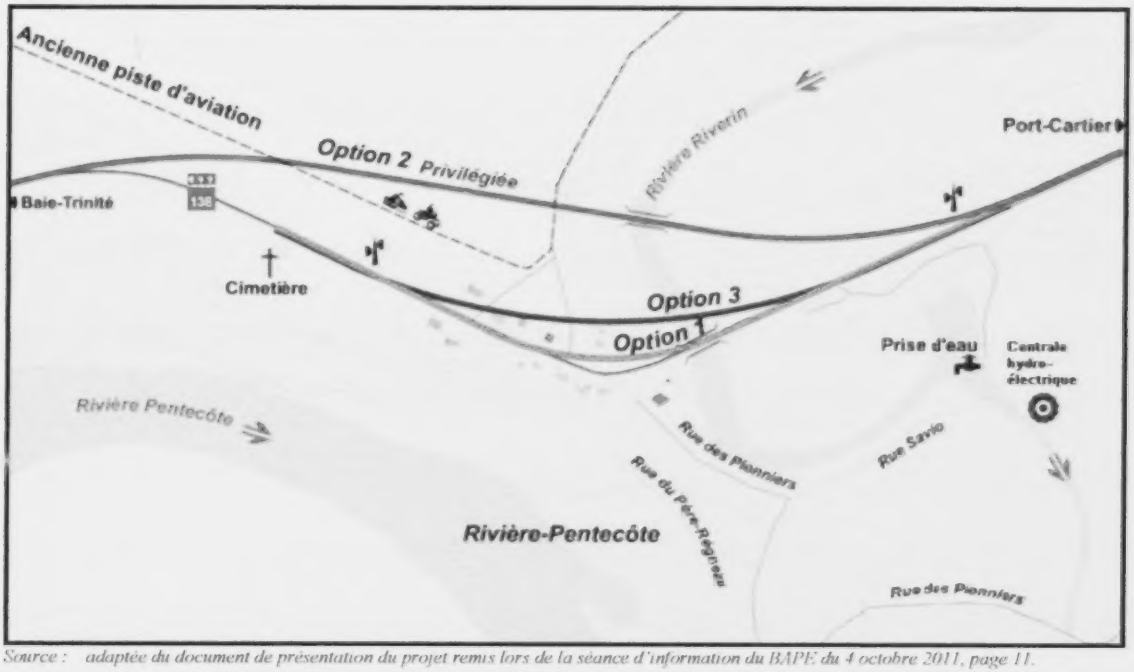
Devant cette situation, le MTQ a réalisé le pavage des accotements et l'installation, en 2006, d'un panneau à message variable en direction nord. Néanmoins, des accidents ont continué à s'y produire, dont le renversement, en mai 2007, d'un camion-citerne qui a entraîné la fermeture de la route pendant 24 heures. La MRC des Sept-Rivières a alors adopté une résolution demandant au MTQ d'apporter une solution permanente aux problèmes liés aux conditions routières dans ce secteur. Ce dernier a alors mandaté la firme Génivar afin qu'elle dresse un diagnostic précis de la situation. Les résultats de cette étude sont résumés aux points ci-dessous.

FIGURE 1. LE TRACÉ ACTUEL DE LA ROUTE 138



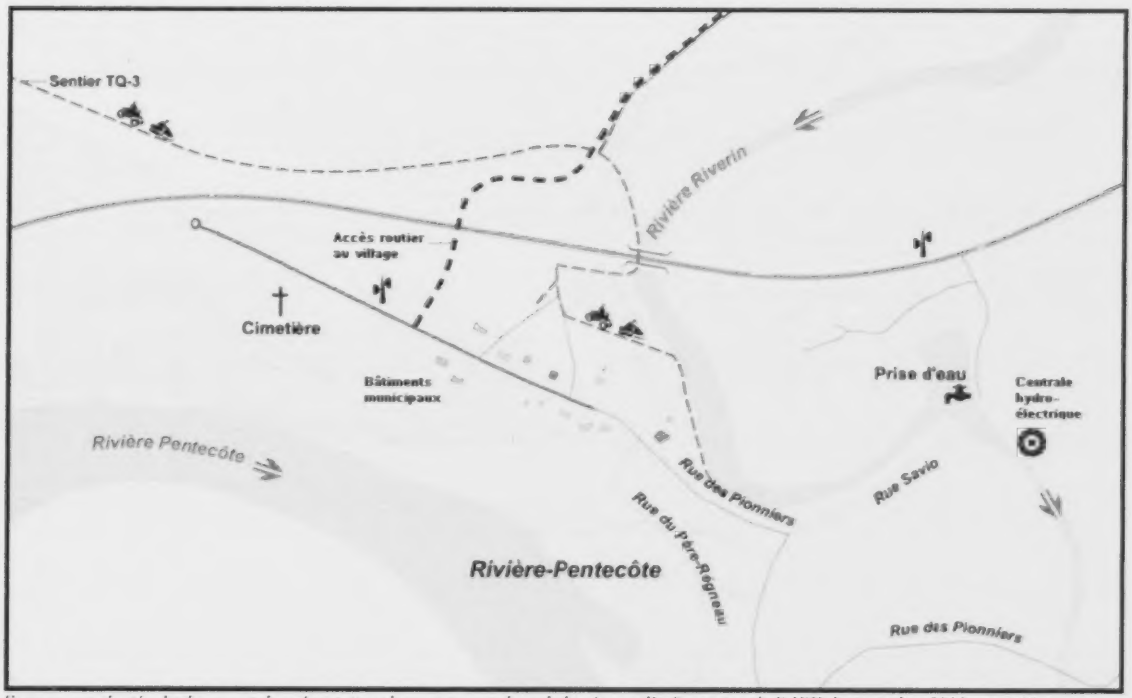
Source : adaptée de l'étude d'impact, rapport principal, page 2-7; document de présentation du projet remis lors de la séance d'information du BAPE du 4 octobre 2011, page 30.

FIGURE 2. LE TRACÉ PRIVILIÈGIÉ POUR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TRONÇON DE LA ROUTE 138



Source : adaptée du document de présentation du projet remis lors de la séance d'information du BAPE du 4 octobre 2011, page 11.

FIGURE 3. LE CONCEPT PROPOSÉ POUR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TRONÇON DE LA ROUTE 138



Source : adaptée du document de présentation du projet remis lors de la séance d'information du BAPE du 4 octobre 2011, page 23.

1.1.1 Les caractéristiques de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte

1.1.1.1 La chaussée

L'emprise de la section analysée de la route 138 a une largeur d'environ 30 m. Elle comporte une voie dans chaque sens de circulation, d'une largeur de 3,1 m chacune. Les accotements varient de 2,4 à 3 m. Ces caractéristiques sont inférieures aux normes prescrites par le MTQ pour une route nationale en milieu rural de type B (tableau 1).

TABLEAU 1. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROFIL DE LA ROUTE 138 DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE

Composante	Route 138 Secteur Rivière-Pentecôte	Normes du MTQ
Emprise nominale	30 m	40 à 45 m
Largeur des voies de circulation	3,1 m	3,7 m
Largeur de l'accotement	Entre 2,4 et 3 m	3 m

Source : adapté de l'étude d'impact, rapport principal, page 2-2.

Construit en 1956, le pont permettant de traverser la rivière Riverin est constitué d'une structure à poutres en béton armé d'une longueur de 70 m. Sa largeur carrossable et celle de ses accotements, respectivement de 7,4 m et 0,3 m, font de lui le pont le plus étroit entre Baie-Comeau et Sept-Îles. À court et moyen termes, cette structure nécessitera d'importants travaux de réfection. Enfin, au nord de la rivière, la présence de lézardes témoigne une problématique de comportement de la chaussée.

1.1.1.2 Le débit et la vitesse de la circulation

Le débit journalier moyen est de 1 660 véhicules, dont 25 % sont des véhicules lourds. La circulation est composée à la fois d'usagers locaux pouvant circuler à vitesse réduite et d'usagers en transit. Notons que les projets de La Romaine et de la troisième phase d'Alouette pourraient influer sur les paramètres d'achalandage routier.

La limite permise de la route 138 est généralement de 90 km/h. Pour le franchissement de la courbe localisée à la hauteur de l'intersection avec la rue des Pionniers, la vitesse affichée est de 55 km/h. Cependant, plus de 15 % des usagers excèdent cette limite. La vitesse moyenne de ces usagers se situe à 80,6 km/h pour les automobilistes et de 76,8 km/h pour les camionneurs.

La rue des Pionniers est une route urbaine locale de deux voies contiguës à double sens de la circulation, où la vitesse prescrite est de 50 km/h. Elle se caractérise par un débit journalier moyen d'environ 400 véhicules et un pourcentage de camions négligeable.

1.1.1.3 Les courbes

L'analyse des courbes du tronçon concerné a démontré qu'au regard des normes du MTQ, le secteur compte deux courbes horizontales dont les rayons sont sous-standards et deux courbes verticales hors-norme (figure 1 et tableau 2).

TABLEAU 2. LES COURBES DE LA ROUTE 138 NON CONFORMES DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE

Courbe	Caractéristiques actuelles	Normes du MTQ
Courbe horizontale 1 (CH1)	Rayon de 180 m	Rayon de 450 m
Courbe horizontale 2 (CH2)	Rayon de 424 m	Rayon de 450 m
Courbe verticale 1 (CV1)	- 6,5 %	Souhaitable : 4 % Maximum : 7 %
Courbe verticale 3 (CV3)	+ 10 %	Souhaitable : 4 % Maximum : 7 %

Source : adapté de l'étude d'impact, rapport principal, page 2-6.

La courbe située à la hauteur de l'intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers est à la fois non conforme du point de vue horizontal (CH1) et vertical (CV1). Cette courbe, d'une longueur de 185 m possède un rayon de courbure de 180 m. Or, pour répondre à la norme du MTQ, ce rayon devrait être au minimum de 450 m. Quant à la pente (-6,5 %), celle-ci est trop courte. Du coup, la distance de visibilité est insuffisante pour lire adéquatement le rayon de la courbe.

L'étude relate qu'il n'y a aucun élargissement de la chaussée dans la courbe pour combler l'empiétement des véhicules lourds. Par ailleurs, aux environs de la courbe, la topographie ne modifie pas les attentes du conducteur, ce qui empêche toute anticipation de changement dans les conditions géométriques de la route. À cela, s'ajoute la présence d'un boisé du côté intérieur de la courbe qui fait en sorte que seule une courte section de la courbe est visible, ce qui amène le conducteur à sous-estimer sa dangerosité. Mentionnons également qu'en direction nord, il est impossible pour le conducteur de voir la largeur restreinte du pont de la rivière Riverin localisé à la sortie de cette courbe.

L'intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers possède une ouverture d'accès de plus de 60 m, ce qui empêche l'installation efficace d'une signalisation délimitant la courbe. De plus, la localisation de la rue des Pionniers au début de la courbe donne l'impression que la route 138 continue tout droit, ce qui présente un risque supplémentaire de confusion pour un usager qui n'est pas familier avec le secteur. Mentionnons que les usagers de sept bâtiments situés aux abords de la route 138 ne disposent pas de la visibilité adéquate pour manoeuvrer de façon sécuritaire lorsqu'ils veulent accéder à la route 138, en particulier sur l'approche nord.

Deux autres courbes du secteur présentent des caractéristiques inférieures aux normes. La courbe horizontale CH2, située au sud de la zone périurbaine, présente un rayon inférieur à la norme recommandée de 450 m. La différence est néanmoins légère puisqu'elle possède un rayon de 424 m. La courbe verticale CV3, située au nord du pont, présente un manquement aux normes. Cette courbe convexe (+ 10 %) diminue considérablement la distance de visibilité.

Enfin, sur l'ensemble des courbes à franchir, sur 13 km au sud et 24 km au nord du tronçon à l'étude, aucune autre courbe ne présente de rayon inférieur aux normes. Les conducteurs s'estiment donc en sécurité et circulent à des vitesses élevées.

1.1.2 Les accidents

Pour la période comprise entre le 1er janvier 1990 et le 1er juillet 2008, 65 accidents ont été enregistrés pour le tronçon concerné, soit un peu plus de 3,5 accidents par année. De ceux-ci,

55,4 % ont entraîné des dommages matériels seulement, 35,4 % des blessures légères et 9,2 % des blessures graves, mais aucun ne s'est avéré mortel. Les proportions d'accidents avec des blessures légères et graves se montrent supérieures aux moyennes provinciales qui sont respectivement de 17,2 % et 4,9 %.

L'étude de sécurité dénote que la perte de contrôle du véhicule constitue le seul type d'accident dans ce secteur. Ce type d'accident se produit principalement dans la courbe localisée à la hauteur de l'intersection avec la rue des Pionniers. D'ailleurs, entre le 1er juillet 2008 et le 1er janvier 2010 deux autres accidents de ce type sont survenus dans le secteur étudié, entraînant des dommages matériels. Notons que les conditions météorologiques ne semblent pas être des facteurs aggravants dans ce secteur.

Pour la période considérée, le taux d'accident[1] de cette portion de la route 138 s'élève à 2,47 accidents par millier de véhicules par kilomètre parcouru (accident/Mvéh.-km) alors que le taux critique utilisé par le MTQ pour justifier des interventions est de 1,32 accident/Mvéh.-km. D'après le MTQ, ce tronçon apparaît comme l'un des plus accidentogènes du territoire de la direction de la Côte-Nord.

En somme, plusieurs facteurs expliquent les problèmes de sécurité dans ce secteur soit : la largeur de la chaussée inadéquate, les courbes non conformes aux normes du MTQ, la visibilité inadéquate, l'effet de surprise du rayon de courbure, la délimitation de la route et la signalisation déficiente ainsi que la vitesse excessive dans la zone de 55 km/h.

1.1.3 La description générale du projet et de ses composantes

1.1.3.1 La localisation et le milieu bâti

Situé à environ 136 km à l'est de Baie-Comeau et 98 km à l'ouest de Sept-Îles, le secteur de Rivière-Pentecôte compte une population de 561 habitants (2006). Le milieu bâti du secteur concerné par le projet est caractérisé par un développement linéaire et épars en bordure de la route 138 composé de six résidences, une auberge, un commerce et quatre bâtiments administratifs, associatifs ou institutionnels (figure 3).

Le noyau villageois du secteur de Rivière-Pentecôte est caractérisé par la présence de certains équipements récréatifs et touristiques, d'une école, d'une église, de l'administration municipale de ce secteur ainsi que de quelques commerces et des services (figure 1).

1.1.3.2 La description technique du nouveau tronçon

Le nouveau tronçon, d'une longueur de 1 930 m, possèdera une voie dans chaque sens de la circulation. L'emprise moyenne prévue est supérieure à 35 m. La largeur des voies de circulation sera de 3,7 m alors que celle des accotements sera de 3 m dont 1,75 m sera asphalté. Le reste de l'emprise sera remis en végétation et des plantations pourraient être réalisées. La vitesse de

[1] Le taux d'accident est une mesure qui permet de tenir compte du débit de circulation à un endroit donné lors de l'analyse des accidents. Ce taux est considéré comme étant plus représentatif de la situation que le nombre ou la fréquence des accidents. Ce taux d'accident est ensuite mis en relation avec le taux critique pour un tronçon semblable. Le taux critique est dérivé des taux d'accidents moyens nationaux et représente la valeur maximale acceptable d'accidents.

conception est de 100 km/h, mais la vitesse affichée sera de 90 km/h. Les courbes horizontales et verticales seront corrigées afin qu'elles répondent aux normes du MTQ (tableau 3).

TABLEAU 3. LES CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES ET PROJETÉES DES COURBES DE LA ROUTE 138 DANS LE SECTEUR DE RIVIÈRE-PENTECÔTE

Courbe	Caractéristiques actuelles	Caractéristiques projetées
Courbe horizontale 1 (CH1)	Rayon de 180 m	Rayon de 1 100 m
Courbe horizontale 2 (CH2)	Rayon de 424 m	Rayon de 800 m
Courbe verticale 1 (CV1)	- 6,5 %	-3,5 %
Courbe verticale 3 (CV3)	+ 10 %	+3,6 %

Source : adapté de l'étude d'impact, rapport principal, pages 2-6 et 4-9.

Le projet implique la construction d'un nouveau pont d'une longueur d'environ 80 m enjambant la rivière Riverin. Il comportera une travée de 60 m, deux culées sur les berges et aucun pilier. Le pont actuel demeurera fonctionnel jusqu'à la mise en exploitation du nouveau tronçon routier. Il sera par la suite démantelé.

Un accès à la prise d'eau municipale sera aménagé à partir du nouveau tronçon. Un accès au village est également prévu à la hauteur des bâtiments municipaux situés sur la route 138 actuelle (figure 3). Un segment de la route 138 sera donc conservé pour permettre l'accès aux bâtiments qui lui sont adjacents et au village de Rivière-Pentecôte. En dehors du secteur bâti, la chaussée de ce tronçon sera démantelée. L'extrémité sud sera fermée par un cul-de-sac dans le secteur du cimetière. Au nord, la route se terminera près de l'intersection de la rue des Pionniers. À moins qu'elles ne soient utilisées à d'autres fins par le MTQ, les superficies démantelées de l'actuelle route seront remises en végétation[2] avant d'être rétrocédées à la Ville de Port-Cartier. Par ailleurs, le MTQ assurera l'entretien de la route 138 actuelle tant que le processus de transfert de gestion ne sera pas complété. Enfin, le projet prévoit la réfection complète de la route du village entre l'intersection de la rue des Pionniers et l'extrémité ouest de la route 138 actuelle.

Des écrans visuels sous la forme de buttes seront plantés de végétaux de calibre plus important aux intersections entre le nouveau tronçon et le tronçon actuel. Ces buttes permettent d'éviter toute confusion possible entre la nouvelle route et l'ancien corridor routier. De plus, elles permettront de bloquer des vues vers des éléments du paysage dégradés ou de moindres intérêts. Leur conception sera déterminée lors de la réalisation des plans et devis.

1.1.3.3 Les superficies nécessaires au projet

Le projet ne requiert aucune acquisition de bâtiment. Néanmoins, le tracé retenu entraîne la cession ou l'acquisition de 6,3 ha[3] d'un terrain appartenant au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Notons qu'il n'y aura pas de transfert de gestion entre le MRNF et le MTQ. De plus, le tracé de l'accès au village empiète sur 0,2 ha d'un terrain appartenant à un propriétaire privé. L'acquisition de cette superficie sera négociée avant les

---

[2] Le reboisement des superficies démantelées sera favorisé à la demande d'Environnement Canada. Les superficies remises en végétation seront quantifiables à l'étape des plans et devis.

[3] Les superficies requises pour la réalisation du projet seront précisées lorsque les plans d'emprise et d'acquisition auront été préparés par le MTQ. Selon celui-ci, d'autres acquisitions pourraient être nécessaires en fonction d'un éventuel ajustement du profil des voies.

travaux de construction conformément au processus normal d'acquisition des emprises par le MTQ pour un projet routier.

La réalisation du projet occasionne la perte de 6,5 ha de végétation terrestre, dont 4,4 ha de boisés et 2,1 ha de végétation herbacée et arbustive. Cette superficie est négligeable aux yeux de l'initiateur en raison de la vaste étendue de peuplements résineux dans le paysage forestier de la région. De plus, il rappelle que l'ancienne chaussée éliminée sera revégétalisée et/ou reboisée. Notons que le déboisement de l'emprise sera interdit lors de la période de nidification et d'élevage des oiseaux forestiers, soit du 1er avril au 15 août. Par ailleurs, le projet entraînera la perte de 1 150 m² d'un marécage arbustif en rive gauche de la rivière Riverin.

Le nouveau tracé de la route 138 ainsi que le chemin d'accès au village seront localisés à proximité d'un bail émis par le MRNF à des fins industrielles pour l'entreposage d'abrasifs. Selon le MTQ, ce site ne devrait pas être recoupé par le projet routier. Cependant, advenant qu'il le soit, le MTQ entreprendra les démarches pour le processus d'acquisition.

1.1.3.4 L'échéancier et le coût du projet

Le MTQ prévoit amorcer les travaux au cours de l'automne 2012. Le coût total du projet était estimé à 12 M$ en 2011.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité du projet. Les sections qui suivent présentent l'analyse de la raison d'être du projet et des variantes proposées. Elles font également l'analyse des principaux enjeux qui ont été déterminés à partir de l'étude d'impact et des autres documents déposés par l'initiateur de projet, des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale et des opinions exprimées par les citoyens et intervenants du milieu.

2.1 L'analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet s'appuie principalement sur la nécessité d'intervenir en raison des lacunes au regard de la sécurité routière. Rappelons que le taux d'accident pour cette portion de la route 138 dépasse le taux jugé comme étant critique par le MTQ. Plusieurs facteurs expliquent ce problème de sécurité, soit : la largeur inadéquate de la chaussée, les courbes non conformes aux normes du MTQ, la visibilité inadéquate, l'effet de surprise du rayon de courbure, la délimitation de la route et la signalisation déficiente ainsi que la vitesse excessive dans la zone de 55 km/h.

Certains travaux ont été effectués par le MTQ à l'automne 2007 : les accotements ont été élargis et pavés, le devers (pente transversale de la route) a été augmenté à 8 %, un nouveau marquage a été mis en place et la signalisation a été améliorée. Le MTQ tient toutefois à réaliser une solution permanente permettant la mise en conformité de la route 138 et améliorant les conditions liées au point de traversée de la rivière Riverin qui nécessitera, à moyen terme, des réparations importantes.

L'initiateur est d'avis que la réalisation du projet améliorera la sécurité routière, car la mise en conformité aux normes du profil de la route 138, ainsi que des courbes horizontales et verticales déficientes devrait entraîner une réduction notable des accidents. En outre, la construction du nouveau tronçon augmentera la sécurité des usagers de sept bâtiments situés en bordure de la route 138 en réglant le problème de visibilité inadéquate au moment d'accéder à cette route, en particulier par l'approche nord.

L'initiateur met en évidence que le projet accroîtra également la fluidité de la circulation en limitant les fermetures de la route attribuables aux accidents. Rappelons que dans ce secteur, il n'y a aucun contournement possible de la route 138. Lorsqu'il y a incident majeur, elle doit donc être temporairement fermée. L'initiateur estime que la qualité de vie des résidants se trouvant en bordure de la route 138 actuelle sera également améliorée grâce à l'éloignement de la route nationale.

Par ailleurs, les participants aux consultations réalisées par l'initiateur et à la séance d'information menée par le BAPE n'ont pas remis en question la nécessité de réaliser le projet. Le MTQ met aussi en évidence que son intervention découle notamment des préoccupations de la MRC quant aux conditions routières de ce secteur.

Constat relatif à la raison d'être du projet

> *Nous sommes d'avis que le projet est justifié en raison des problèmes de sécurité observés. La réalisation du projet permettra de favoriser l'atteinte des objectifs du MTQ en matière de sécurité routière, en réduisant les accidents et en contribuant à la fluidité de la circulation.*

2.2 L'analyse des variantes

Dans la recherche d'un tracé permettant de rendre cette portion de la route 138 conforme aux normes et d'apporter des améliorations à la traversée de la rivière Riverin, trois options ont été élaborées par l'initiateur (figure 2).

L'option 1 est la plus rapprochée de la route actuelle. Longue de 1 400 m, elle corrigerait la courbe aux abords de la rivière Riverin. Ce tracé permettrait de conserver le pont actuel qui ferait l'objet de travaux d'amélioration et serait élargi. Au sud du pont, le tracé serait déplacé vers des résidences à l'ouest de la route actuelle, alors qu'au nord, il conserverait essentiellement le même axe. Une voie de virage s'avérerait nécessaire en direction sud pour protéger les usagers qui entrent dans le village.

L'option 2, d'une longueur de 1 930 m, contournerait la zone périurbaine, ce qui permettrait de corriger la courbe sous-standard aux abords du pont ainsi que celle dans la portion sud du projet, et de rendre conforme le profil vertical de la route. Un nouveau pont et un nouvel accès au village sont prévus. L'ancien pont serait démantelé à la suite de la mise en service.

L'option 3, longue d'environ 1 500 m, corrigerait la courbe sous-standard aux abords de la rivière. Un nouveau pont de 90 m serait construit et, comme l'option 2, l'ancien pont serait démantelé. Elle s'éloignerait un peu moins du milieu bâti que l'option 2.

L'analyse comparative des variantes a été effectuée selon divers éléments retenus par le MTQ, dont la sécurité et la fluidité, le coût de réalisation, les contraintes de construction, les

acquisitions de terrains et de bâtiments, la qualité de vie, les répercussions économiques pour les commerces et les impacts sur les milieux naturels. L'avis des élus a également été considéré. Notons que l'analyse des variantes ne considère pas les accès au village et à la prise d'eau municipale.

En matière de sécurité, l'option 2 est la seule qui permettrait de corriger les deux courbes sous-standards et les deux secteurs problématiques en profil. Les options 1 et 3 ne permettraient pas la correction de la courbe horizontale CH2, dont le rayon actuel est de 424 m. Cependant, il s'agit de la courbe la moins problématique du secteur. L'initiateur voit d'un bon œil la construction d'un nouveau pont comme prévu pour les options 2 et 3, puisque le pont actuel est étroit et nécessite des réparations importantes à moyen terme. Techniquement, la réalisation de l'option 1 dans l'axe actuel de la route pourrait engendrer des difficultés quant à la méthode de travail et à la gestion de la circulation.

Au regard du milieu naturel, l'option 2 entraînerait davantage de perte de végétation terrestre. Cependant, l'initiateur estime que cette superficie est négligeable lorsque mise en relation avec la vaste étendue de peuplements résineux de la région. Cette option occasionnerait aussi un plus grand empiètement sur le marécage arbustif. Quant aux impacts sur le milieu aquatique, les trois variantes auraient des répercussions limitées.

L'option 2 est la seule qui ne nécessiterait aucune acquisition de bâtiments, comparativement aux options 1 et 3, qui en requerraient une et trois respectivement, en plus de l'acquisition de terrains privés. Dans le cas de l'option 2, tous les bâtiments se trouveraient éloignés à plus de 100 m[4] de la future emprise. Les deux autres options entraîneraient tant le rapprochement que l'éloignement de certaines résidences. Concernant les aspects économiques, les options 1 et 3 nécessiteraient respectivement l'acquisition du dépanneur-pâtisserie et de la caisse populaire. Par contre, l'option 2 amènerait une perte d'accès direct et une baisse de la visibilité pour les commerces. Le coût de réalisation des options 1, 2 et 3 était respectivement de 10,59, 12 et 11,45 M$ de 2011.

Enfin, les élus municipaux de Port-Cartier ont fait valoir une préférence pour l'option 2, car elle ne nécessiterait aucune acquisition de bâtiment. L'analyse comparative réalisée par l'initiateur a abondé vers ce choix, également pour des raisons d'amélioration de la sécurité, de la fluidité et de la qualité de vie.

Pour le tracé retenu, des variantes d'accès au village et à la prise d'eau municipale ont été analysées. La Ville de Port-Cartier a privilégié l'accès au village par l'intersection des bâtiments municipaux. L'accès à la prise d'eau s'effectuera par l'extrémité nord du nouveau tronçon.

Constat relatif à l'analyse des variantes

> *Nous constatons que la variante retenue se distingue des autres comme étant le meilleur choix au regard des éléments qui ont été retenus par le MTQ.*

[4] Les distances précises d'éloignement des bâtiments par rapport à l'emprise de la future route seront connues lorsque les plans d'emprise et d'acquisition auront été préparés par le MTQ.

2.3 L'analyse par rapport aux enjeux retenus

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à apporter un éclairage à la recommandation du ministre et à la décision du gouvernement. Tel que présenté lors de la comparaison des variantes, des impacts sur le milieu sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance, peuvent se traduire en termes d'enjeux du projet.

Cette section décrit les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales, l'avis des experts consultés et la consultation publique. Ceux retenus aux fins d'analyse de l'acceptabilité environnementale sont la sécurité routière, la qualité de vie, l'accès et la visibilité pour les commerces, l'eau potable, la traversée de la rivière Riverin et l'empiètement dans le marécage arbustif.

2.3.1 La sécurité routière

Tel que mentionné précédemment, l'amélioration de la sécurité de la route 138 constitue la principale raison d'être de ce projet. De ce point de vue, la nécessité de l'ouvrage apparaît indispensable. Il appert que ce site est l'un des plus accidentogènes du territoire de la direction de la Côte-Nord. De plus, les proportions d'accidents avec des blessures légères et graves sont supérieures aux moyennes provinciales.

Du point de vue de la sécurité, l'aménagement proposé par le MTQ vise une amélioration notable des conditions de circulation pour les usagers de la route. Les impacts du projet concernant l'aspect de la sécurité apparaissent positifs.

Constat relatif à la sécurité des usagers

> *Nous sommes d'avis qu'en matière de sécurité routière, la réalisation du projet apparaît positive. La réalisation de ce projet permettra d'améliorer la sécurité du secteur de Rivière-Pentecôte, ce qui devrait, entraîner une diminution du nombre d'accidents.*

2.3.2 La qualité de vie

2.3.2.1 La période de construction

L'utilisation de machinerie et de véhicules pour le transport des matériaux engendrera du bruit et de la poussière à proximité du nouveau tronçon de la route 138, des accès au village et à la prise d'eau, aux extrémités de l'actuel tronçon de la route 138, ainsi qu'en bordure des voies de circulation qui seront empruntées par les camions.

Afin de limiter les perturbations sonores dans les zones sensibles, l'initiateur indique que l'entrepreneur devra lui soumettre un programme de gestion du bruit. L'entrepreneur devra ainsi utiliser différentes mesures d'atténuation du bruit afin d'exécuter ses travaux de telle façon que le dérangement des résidants soit minimisé. Par exemple : les impacts des panneaux arrière des camions à benne seront évités, les alarmes de recul seront à intensité variable, les marteaux hydrauliques seront munis de dispositifs antibruit, l'utilisation des freins moteurs des camions lourds sera limitée, les moteurs de la machinerie en attente seront éteints et une procédure de traitement des plaintes sera mise en place.

L'entrepreneur doit également mettre en place un plan de communication avec les résidants avoisinant les zones sensibles au bruit qui comprendra une campagne d'information auprès des riverains sur l'horaire et la durée des travaux. De plus, les travaux seront effectués uniquement en période diurne. Lors du battage des pieux pour les culées du pont projeté, les travaux seront interdits tôt le matin ou en fin de journée.

La concentration de poussière et de contaminants dans l'air à proximité des zones de travaux et des voies de circulation pourrait s'accroître. Dans les secteurs où la poussière pourrait devenir une nuisance pour certains résidants, un abat-poussière sera utilisé. Enfin, lors de la construction du tronçon de la route, l'accès actuel sera maintenu, ce qui évitera d'entraver la circulation et limitera les risques d'accident. Un plan de gestion et de signalisation sera également mis en place pendant les travaux.

Constat relatif à la qualité de vie en période de construction

> *Nous constatons que des mesures d'atténuation seront mises en place en bordure des zones sensibles pour limiter les nuisances pendant la période de construction. Notamment, un programme de gestion de bruit sera réalisé et un plan de communication avec les résidants avoisinant sera établi.*

2.3.2.2 La période d'exploitation

L'initiateur est d'avis que la qualité de vie des résidants du secteur sera améliorée grâce à la réalisation de son projet. Les douze bâtiments principaux se retrouveront éloignés des nuisances potentielles qu'entraîne une route nationale (bruit, vibrations, poussières, etc.). Le bâtiment le plus proche (« A » club de l'âge d'or) se trouvera à une distance de 131 m par rapport à l'emprise de la route projetée. Présentement, le bâtiment le plus proche (« D » résidence) se situe à 0,7 m de l'emprise.

Afin d'apprécier le climat sonore résultant de la mise en service du nouveau tronçon, une évaluation avant et après des niveaux sonores a été effectuée pour la résidence « K » (figure 1). Celle-ci, actuellement située en bordure de la route 138, sera la résidence la plus rapprochée du futur tracé. Les paramètres et les résultats de la simulation sont présentés au tableau suivant.

TABLEAU 4. L'ÉVALUATION DU NIVEAU SONORE ACTUEL ET PROJETÉ À LA RÉSIDENCE « K »

	Condition actuelle	Condition projetée
Distance de la route 138[(1)]	15 m	210 m
Débits journaliers moyens annuels	1 660 (25 % de véhicules lourds)	1 660 (25 % de véhicules lourds)
Vitesse affichée	55 km/h	90 km/h
Niveau sonore $L_{A,\ éq\ 24\ h}$	56,9 dB	40,3 dB

(1) Le détail des distances d'éloignement des bâtiments par rapport à l'emprise de la future route sera connu lorsque les plans d'emprise et d'acquisition auront été préparés par le MTQ.

Source : adapté de l'étude d'impact, réponses aux questions et commentaires, page 20.

L'éloignement de la route 138 abaissera le niveau sonore à cette résidence de 16,6 dB pour un $L_{A,\ éq\ 24\ h}$. D'après l'initiateur, la mise en service du nouveau tronçon de la route 138 occasionnera une diminution des niveaux de bruit pour l'ensemble des résidences longeant le tracé actuel. Le scénario soumis par l'initiateur constitue donc un gain en ce qui concerne le climat sonore pour les riverains de la route 138 actuelle dans ce secteur.

Constat relatif à la qualité de vie en période d'exploitation

> *La construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte éloignera des résidences qui sont riveraines au tracé actuel de la route nationale. Comme la route existante sera dorénavant utilisée principalement pour la circulation locale, la qualité de vie des résidants sera améliorée grâce à une diminution importante de la circulation et conséquemment du climat sonore ainsi que des autres nuisances associées à un débit de circulation d'une route nationale.*

2.3.3 L'accès et la visibilité pour les commerces

Avec la réalisation du projet, le dépanneur-pâtisserie, l'auberge et l'institution financière qui ont pignon le long du tronçon actuel de la route 138 pourraient connaître une diminution de l'achalandage de la clientèle de transit. N'étant plus situés directement en bordure de la route nationale, ils ne bénéficieront donc plus de la même visibilité.

Selon l'initiateur, les résidants du secteur continueront à fréquenter le dépanneur-pâtisserie et la caisse populaire à la suite de la réalisation du projet, puisqu'ils y sont très attachés. Quant à l'auberge, le MTQ considère que le fait qu'elle ne soit pas située en bordure de la route nationale peut s'avérer un élément positif, puisque les clients subiront moins de désagréments sonores.

Afin d'atténuer les répercussions négatives sur les commerces, le MTQ s'engage à prendre en considération les stratégies de développement commercial que les résidants et les autorités municipales du secteur de Rivière-Pentecôte développeront. La participation de l'initiateur pourrait, par exemple, se traduire par une contribution financière pour l'aménagement de terrains qui serviraient à l'implantation de panneaux publicitaires annonçant les commerces du secteur. Il se dit ouvert à entretenir des discussions avec la Ville à cet effet, si des citoyens le demandent.

En somme, les répercussions du projet sur les commerces apparaissent difficiles à prévoir selon l'initiateur. Elles dépendront des possibilités d'affichage sur le nouveau tronçon de la route 138 ainsi que du dynamisme et des ajustements stratégiques des commerçants touchés.

Constat relatif à l'accès et la visibilité pour les commerces

> *Nous sommes d'avis que des commerces pourront être touchés par une diminution de leur visibilité et par une modification de leur accès en raison du réaménagement de la route 138. Toutefois, l'engagement pris par le MTQ rend acceptable l'impact du projet à cet égard.*

2.3.4 La qualité de l'eau potable

Le secteur de Rivière-Pentecôte possède un réseau d'égout et d'aqueduc desservant en partie son noyau villageois, soit environ 50 résidences. Ce réseau d'aqueduc puise son eau potable par gravité en amont du barrage sur la rivière Riverin (figures 2 et 3). Un bâtiment municipal de filtration de l'eau est localisé à l'est de la route 138 (bâtiment « B »; figure 1).

Depuis 2004, un avis permanent d'ébullition de l'eau est en vigueur pour les citoyens de ce secteur. Le MDDEFP et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) obligent la Ville de Port-Cartier à entreprendre des démarches afin

d'apporter des correctifs à cette situation. La Ville de Port-Cartier a donc déposé une demande de certificat d'autorisation en janvier 2012 à la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord du MDDEFP concernant la mise aux normes des installations de production d'eau potable. Le projet consiste à exploiter une nouvelle source souterraine près de la Rivière-Pentecôte, délaissant ainsi la rivière Riverin comme source d'alimentation. Le MTQ est présentement en discussion avec la Ville de Port-Cartier afin de coordonner leurs travaux. Selon les plans préliminaires, une conduite d'eau pourrait longer et passer sous le nouveau tronçon de la route 138.

La prise d'eau municipale actuellement utilisée étant située en aval des travaux projetés, le MTQ prévoit des mesures de mitigation afin d'éviter la mise en suspension de particules fines et la contamination par des produits toxiques lors des travaux. Ces travaux feront l'objet d'une surveillance environnementale. Par ailleurs, l'initiateur précise que la pile du pont actuel se trouve à plus de 600 m de la prise d'eau et que le nouveau pont sera encore plus éloigné. De plus, le courant dans ce secteur de la rivière est très faible ce qui contribue à diminuer le transport de sédiments. Par conséquent, il considère que les répercussions appréhendées sur l'altération possible de la qualité de l'eau distribuée à la population seront, somme toute, mineures.

Constat relatif à la qualité de l'eau potable

> *Le MTQ prévoit mettre en œuvre une série de mesures d'atténuation afin de préserver la qualité de l'eau de la rivière Riverin. Nous estimons que l'impact sur la prise d'eau potable est acceptable.*

2.3.5 La traversée de la rivière Riverin

2.3.5.1 La description de la rivière Riverin

D'une longueur de 34 km, la rivière Riverin s'écoule vers le sud et draine une superficie de 220 km². Un barrage hydroélectrique d'une hauteur de 3 m se situe à environ 1 km en amont de l'embouchure de la rivière. Celui-ci alimente une centrale d'une capacité de 2 MW dont le propriétaire est Pouvoir Riverin inc. Le barrage est situé en amont d'une chute en paliers d'une hauteur de 9 m. Le réservoir créé par la présence du barrage est d'environ 3,5 ha. Deux ponts traversent également cette rivière : le pont de la route 138 construit en 1956, ainsi que le pont municipal de la rue des Pionniers, construit en 1968.

Le caractère sauvage de la rivière Riverin et l'absence d'habitation, d'industries et de coupes forestières dans l'ensemble de son bassin versant suggèrent que la qualité de l'eau est adéquate pour la vie aquatique et les activités récréatives. L'omble de fontaine, l'épinoche à trois épines et l'anguille d'Amérique[5] sont les espèces présentes dans la rivière. Compte tenu des caractéristiques propres à cette dernière espèce, il semble que le barrage présent sur la rivière Riverin ne constitue pas un facteur limitatif à la montaison de l'anguille d'Amérique. Toutefois, il est peu probable que l'omble de fontaine puisse franchir un tel obstacle.

---

[5] L'anguille d'Amérique est considérée comme une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec et est désignée comme une espèce préoccupante au Canada.

L'analyse des habitats potentiels par l'initiateur indique que le secteur d'étude ne contient pas d'habitat à haute valeur écologique. Le substrat sableux peut être utilisé par l'anguille comme abri diurne, s'alimentant dans le secteur durant la nuit. Les rives à fort couvert végétal peuvent être exploitées par l'omble de fontaine pour l'alimentation ou la protection. L'épinoche à trois épines peut également profiter des conditions lentiques pour s'alimenter. Notons que seul, l'épinoche à trois épines pourrait se reproduire dans le secteur.

2.3.5.2 Les travaux de traversée

Le nouveau tronçon traversera la rivière Riverin à environ 220 m en amont de la structure existante. Le MTQ propose un pont d'une seule travée avec une ouverture d'environ 60 m. Ce concept ne requiert aucune pile dans le cours d'eau. Le pont projeté est conçu en fonction de la crue 1:50 ans.

L'aménagement des extrémités devra être réalisé conformément aux normes du MTQ, tout en considérant un enrochement de protection avec un calibre de pierres en mesure de résister aux glaces. Si les sondages géotechniques montrent qu'il est possible de construire ces fondations directement sur un roc solide, le besoin de l'enrochement pourrait éventuellement être reconsidéré. En rive gauche, du remblayage devra être effectué; le terrain naturel étant plus bas qu'en rive droite. L'enrochement formera un revêtement le plus lisse possible pour éviter d'obstruer l'écoulement. De plus, l'utilisation d'une membrane géotextile devrait être envisagée afin de limiter la perte des matériaux fins sous l'enrochement. Notons que la conception sera détaillée à l'étape des plans et devis.

Un suivi de l'aménagement des berges près du pont est prévu. Il permettra d'établir un constat sur la stabilité des rives, la présence ou non de nouvelles zones d'érosion en bordure de la rivière et la reprise de la végétation riveraine sur les talus. Ce suivi s'effectuera parallèlement au suivi de l'aménagement compensatoire du milieu humide qui s'échelonnera sur trois ans. Le suivi débutera à l'automne suivant les travaux.

Enfin, la structure existante continuera de servir durant les travaux de construction et sera démantelée à la fin de ceux-ci. La pile actuellement en place dans la rivière Riverin sera complètement démantelée. L'entrepreneur devra élaborer et soumettre au MTQ, pour approbation, les méthodes de travail qu'il entend utiliser tant pour la construction que la démolition des ponts.

2.3.5.3 Les impacts en période de construction

Les travaux de construction pourraient occasionner une perturbation temporaire de la qualité de l'eau de la rivière Riverin par la mise en suspension de sédiments et une augmentation de la turbidité. Par ailleurs, comme certaines espèces de poissons fréquentent la rivière, les travaux de construction risquent également de perturber cette faune ichtyenne.

Concernant la mise en place du nouveau pont, ce sont spécifiquement le déboisement et le décapage des sols en bordure du cours d'eau qui exposeront les sols à nu et qui favoriseront davantage le transport de particules dans l'eau. Lors du démantèlement du pont actuel, le retrait de la pile centrale induira l'augmentation de la turbidité de l'eau dans la section aval de la rivière Riverin.

Les poissons, tels que l'omble de fontaine, pourraient se déplacer vers des eaux moins turbides. L'ensablement du lit de la rivière pourrait recouvrir les œufs d'épinoches à trois épines si les travaux ont lieu en période de reproduction. La qualité des aires d'alimentation et d'alevinage (dans le cas de l'épinoche à trois épines) pourrait être réduite par un apport excessif de sédiments dans l'eau.[6]

Par ailleurs, les déversements accidentels de produits chimiques, d'huiles, d'essences ou autres polluants provenant de la machinerie de construction pourraient contaminer ponctuellement les eaux de la rivière Riverin.

Les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur visent à diminuer l'apport de particules fines dans les cours d'eau en réduisant les problèmes d'érosion sur les sols dénudés et sur les berges perturbées tout en préservant le plus longtemps possible la végétation riveraine et en facilitant son rétablissement. L'utilisation systématique de barrières filtrantes ou de bassins de captation lors du remblayage, la stabilisation des berges, l'interdiction de déversements de toute nature dans le milieu aquatique, l'interdiction d'entretenir et de ravitailler la machinerie à proximité de la rivière ainsi que l'imposition de distances protectrices pour la circulation amenuiseront les impacts appréhendés sur le milieu aquatique. Enfin, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune n'a émis aucune préoccupation particulière à l'égard de cet aspect à l'étape de l'acceptabilité environnementale.

Premier constat relatif à la traversée de la rivière Riverin

> *Considérant les mesures d'atténuation que le MTQ compte mettre en œuvre afin de préserver la qualité de l'eau de la rivière Riverin, nous estimons que l'impact des travaux de construction est acceptable.*

2.3.5.4 Les impacts en période d'exploitation

Des impacts seront aussi perceptibles en phase d'exploitation. Ceux-ci sont associés à l'entretien de la chaussée en période hivernale et à la circulation de véhicules routiers.

L'utilisation de sels de déglaçage en période hivernale affectera la qualité des eaux de surface et le milieu aquatique récepteur. L'initiateur rappelle que ce risque pour l'environnement existe déjà en raison de l'utilisation actuelle de la route 138. Pour le tronçon géré par le MTQ, le projet n'implique globalement aucun impact additionnel par rapport à la situation existante puisqu'on remplace une traversée de cours d'eau par une autre, et que l'ancien pont sera démoli. De plus, selon le MTQ, l'élimination d'une courbe dangereuse permettra de réduire la quantité d'abrasifs à épandre dans le secteur de la traversée. La contamination des eaux par les sels de déglaçage sera difficile à atténuer selon l'initiateur. Rappelons toutefois que pour la prise d'eau potable, celle-ci se retrouvera éloignée de la route par rapport à la situation actuelle. Enfin, la Ville verra au déglaçage du tronçon résiduel selon ses propres normes, qui peuvent être différentes de celles que le MTQ applique aux routes nationales.

---

[6] Selon Pêches et Océans Canada, le projet n'occasionnera aucune détérioration, destruction ou perturbation résiduelle de l'habitat de l'anguille d'Amérique si les travaux sont réalisés tels que présentés.

Le transport des biens et des personnes pourrait être à l'origine de plusieurs sources de pollution accidentelle ou par négligence (huiles, graisses ou autres). Ces polluants pourraient éventuellement atteindre les eaux de surface et le milieu aquatique récepteur. Pour l'initiateur, il ne s'agit pas d'un nouveau risque pour l'environnement, puisqu'il existe actuellement sur la route 138, dont le pont sera démantelé.

Deuxième constat relatif à la traversée de la rivière Riverin

> *Nous estimons que l'impact engendré par l'utilisation d'abrasifs et les risques de contamination de la rivière Riverin en période d'exploitation du nouveau tronçon sont acceptables.*

2.3.6 L'empiètement dans le marécage arbustif

Un marécage arbustif est présent en rive nord de la rivière Riverin, vis-à-vis du pont projeté. Ce milieu humide, composé principalement d'une forte densité d'aulnes rugueux, s'étend sur près de 230 m de long avec une largeur variant entre 6 m et 25 m et il couvre une superficie d'environ 2 150 m². Notons que certaines espèces fauniques sont susceptibles de fréquenter cet habitat, notamment le castor du Canada, le vison d'Amérique, la loutre de rivière ainsi qu'une dizaine d'espèces d'herpétofaune.[7]

Un peu plus de la moitié de la superficie de ce marécage, soit 1 150 m², devra être remblayée lors de la mise en place de la nouvelle infrastructure routière. Selon l'initiateur, ce type de marécage riverain est toutefois très commun au Québec. De plus, la diversité et l'hétérogénéité végétale y sont habituellement réduites puisque les arbustes laissent pénétrer peu de lumière au sol pour les herbacées.

L'initiateur entend toutefois compenser les pertes de milieu humide que le projet entraînera. Il a présenté, en mai 2012, un projet de compensation qui propose la restauration d'une aulnaie continentale[8]. Ce milieu occupait l'emprise actuelle de la route avant son remblai. La restauration sera réalisée à l'espace occupé actuellement par l'approche nord du pont. L'initiateur profitera des travaux d'excavation nécessaires au démantèlement du pont pour mettre en place cette aulnaie. L'aménagement compensatoire aura une superficie moindre que le milieu perdu, mais sa valeur écologique sera bonifiée en aménageant un étang vernal[9] dans sa portion centrale.

La Direction du patrimoine écologique et des parcs est d'avis que la superficie affectée du milieu humide est très faible et qu'il présente une composition floristique commune. Il est par ailleurs localisé dans un bassin versant présentant une forte composante naturelle. Elle considère que l'idée de compensation initialement envisagée par l'initiateur, soit de laisser une dépression sur le terrain où la culée sera démantelée afin que l'eau puisse y accéder, constitue une mesure de minimisation suffisante pour rendre le projet acceptable. La Direction régionale de l'analyse et

---

[7] La partie du marécage touchée par le projet n'a pas été considérée par Pêches et Océans Canada comme habitat potentiel pour l'anguille d'Amérique (courriel envoyé le 7 novembre 2011).

[8] Une aulnaie continentale est isolée du milieu aquatique par une matrice terrestre.

[9] L'étang vernal est un plan d'eau de petite superficie, de profondeur généralement inférieure à un mètre, bénéficiant d'une hydrologie particulière lui assurant une biodiversité unique. Ce type d'étang est inondé au moins deux mois par année et se caractérise notamment par l'absence de poisson.

de l'expertise de la Côte-Nord du MDDEFP s'est montrée satisfaite du projet de compensation présenté en mai 2012.

Le MTQ prévoit un suivi d'une durée de trois ans de l'aménagement compensatoire afin d'en vérifier l'efficacité.

Constat relatif à l'empiètement dans le marécage arbustif

> *Nous constatons que le projet engendrerait une perte de superficie de 1 150 m² d'un milieu humide. Nous sommes d'avis que l'aménagement proposé par le MTQ permettra de compenser cette perte.*
>
> *Tel que prévu par l'initiateur, l'aménagement compensatoire devra faire l'objet d'un suivi d'une durée de trois ans afin d'évaluer son efficacité et assurer sa pérennité.*

2.4 Autres considérations

2.4.1 Les espèces exotiques envahissantes

Le Ministère se préoccupe de plus en plus de la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE). Aucune EEE n'est actuellement connue dans la zone d'étude du projet. Néanmoins, les travaux pourraient favoriser la propagation de certaines d'entre elles, notamment le roseau commun (*Phragmites australis*).

À la demande de la Direction du patrimoine écologique et des parcs, les mesures suivantes seront mises en œuvre dans le cadre du projet, afin de réduire les risques d'envahissement :

- l'initiateur exigera dans ses documents qu'avant toute mobilisation au chantier, l'entrepreneur nettoie la machinerie lourde y étant affectée. Boue, herbes et arbustes devront être éliminés;
- les espèces indigènes seront priorisées pour les plantations d'arbres et d'arbustes dans l'emprise. Le rosier rugueux et le caraganier de Sibérie ne pourront être utilisés à cet effet étant considérés comme des espèces exotiques;
- un suivi sera réalisé l'année suivant les travaux afin d'éliminer toute croissance d'espèces exotiques envahissantes.

Constat relatif aux espèces exotiques envahissantes

> *Nous sommes d'avis que les actions prises par le MTQ minimiseront les impacts du projet concernant l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes. Le MTQ s'est engagé à nettoyer la machinerie lourde avant son arrivée sur le chantier et à utiliser des espèces indigènes lors de la renaturalisation des sites.*
>
> *Tel que prévu par l'initiateur, un suivi, l'année suivant les travaux, devra être réalisé afin d'éliminer toute croissance d'espèces exotiques envahissantes.*

2.4.2 Le réaménagement des sentiers de motoneige

Le sentier de motoneige Trans-Québec 3 suit l'axe de la route 138. Les motoneigistes en provenance du village de Rivière-Pentecôte passent sous le pont de la rivière Riverin pour le rejoindre. Durant la période estivale, le sentier Trans-Québec 3 semble être utilisé par les adeptes de VTT.

Le nouveau tronçon de la route 138 traverse le sentier de motoneige Trans-Québec 3 à deux reprises et le sentier local qui lie ce dernier et le village de Rivière-Pentecôte à une reprise. Cette situation augmente les risques de collisions lors de la traversée de la route 138 par les motoneigistes. Des citoyens, appuyés par le conseiller municipal du secteur de Rivière-Pentecôte, ont demandé au MTQ de prévoir un accès sécuritaire pour rejoindre le sentier Trans-Québec 3 depuis le village. Tous ont souligné une préférence à ne pas avoir à traverser directement la route 138.

Le MTQ, favorable à leur demande, aménagera un plateau pour la piste de motoneige sous le nouveau pont de la route 138. Dans un même ordre d'idée, le MTQ propose une option de tracé pour déménager, du côté gauche de la nouvelle route 138, la portion du sentier de motoneige Trans-Québec 3 qui croise à deux reprise le nouveau corridor routier (figure 3).

Constat relatif au réaménagement des sentiers de motoneige

> *Considérant les mesures d'atténuation que le MTQ compte mettre en œuvre afin d'assurer la traversée sécuritaire de la route 138 par les adeptes de motoneiges, nous estimons que l'impact est acceptable.*

2.4.3 La sécurité civile en période de construction

En période de construction, le MTQ indique que l'entrepreneur est le maître d'œuvre des travaux, notamment quant à l'aspect de la sécurité civile. À cet égard, il doit produire un programme de prévention et mettre en place un comité de sécurité. Le ministère de la Sécurité publique précise que les procédures d'alertes, de mobilisation et d'intervention prévues doivent être arrimées avec les partenaires concernés en cas d'accidents. Ainsi, en période de construction, le MTQ doit s'assurer que l'entrepreneur veille adéquatement à arrimer ses procédures en cas d'urgence avec les partenaires concernés.

Pour ce faire, l'initiateur indique que l'entrepreneur intégrera les coordonnées du Centre intégré de gestion de la circulation du Québec à la liste des numéros de téléphone d'urgence apparaissant à son programme de prévention. Ainsi, le prestataire de services, le surveillant de chantier et le chargé de projet auront en main les outils pour communiquer avec les ressources concernées au besoin.

Constat relatif à la sécurité civile en période de construction

> *Considérant que l'entrepreneur doit présenter au MTQ un programme de prévention et qu'il mettra en place un comité de sécurité pour la réalisation des travaux, nous estimons que l'aspect sécurité civile est traité de façon adéquate. Il va de soi que les procédures en cas d'urgence doivent être arrimées avec les partenaires concernés.*

CONCLUSION

En regard des enjeux révélés par l'étude d'impact et les consultations intra et interministérielles pour le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la ville de Port-Cartier par le MTQ, l'enjeu principal du projet est l'amélioration de la sécurité routière.

La réalisation du projet devrait entraîner une réduction des accidents grâce à la mise en conformité aux normes du MTQ du profil de la route et des courbes horizontales et verticales. En outre, la construction du nouveau tronçon augmentera la sécurité des usagers de sept bâtiments situés en bordure la route 138. Ils verront s'atténuer un risque lié à un manque de visibilité. Par ailleurs, le projet accroîtra la fluidité de la circulation en limitant les fermetures de la route attribuable aux accidents.

L'ouverture du nouveau tronçon aura aussi un impact positif sur les niveaux de bruit des résidences du secteur. En période de construction, des mesures d'atténuation seront mises de l'avant afin de limiter les nuisances sonores. Par ailleurs, des commerces pourront être touchés par une diminution de leur visibilité à partir de l'éventuelle autoroute et par une modification de leur accès. L'engagement pris par l'initiateur à cet égard pourrait réduire les impacts du projet pour les commerçants.

Les mesures d'atténuation prévues afin de préserver la qualité de l'eau de la rivière Riverin rendent l'impact acceptable sur la prise d'eau potable municipale, de même que pour les habitats aquatiques. Afin de compenser l'empiétement dans un marécage arbustif, l'initiateur prévoit restaurer une aulnaie continentale à l'emplacement occupé par l'approche nord du pont actuel. Un suivi d'une durée de trois ans est prévu pour cet aménagement. Par ailleurs, l'initiateur s'est engagé à effectuer une série de mesures d'atténuation pour limiter le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes lors des travaux et de réaliser un suivi à cet égard.

Au terme de l'analyse environnementale du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la ville de Port-Cartier par le MTQ, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et que le tracé retenu est acceptable sur le plan humain et environnemental. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation et de compensation qui y sont proposées, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

Maude Durand, M.Sc.
Chargée de projet
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

RÉFÉRENCES

Courriel de M^me^ Nathalie Fantin, du ministère des Transports, à M^me^ Maude Durand, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 3 novembre 2011 à 9 h 40, concernant le document de présentation du projet remis lors de la séance d'information du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du 4 octobre 2011, 1 pièce jointe;

Courriel de M^me^ Nathalie Fantin, du ministère des Transports, à M^me^ Maude Durand, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 7 novembre 2011 à 9 h 53, concernant la compensation du marécage arbustif, 1 pièce jointe;

Courriel de M. Sylvain Boulianne, de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M^me^ Maude Durand, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 23 janvier 2012 à 21 h 06, concernant la relocalisation de la prise d'eau potable, 1 pièce jointe;

Courriel de M. Michael Cosgrove, de AECOM, à MM. Sylvain Boulianne et Marc-André Gémus, de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 14 mai 2012 à 16 h 21, concernant la compensation du milieu humide, 6 pièces jointes;

Courriel de M. Marc-André Gémus, de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M^me^ Maude Durand, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 22 mai 2012 à 15 h 41, concernant la compensation du milieu humide;

Courriel de M^me^ Isabelle Simard, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M^me^ Maude Durand, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 15 juin 2012 à 10 h 13, concernant les engagements du ministère des Transports au regard des espèces exotiques envahissantes;

Lettre de M. Claude Yockell, de Yockell Associés inc., à M. Normand Gauthier, de AECOM, datée du 10 janvier 2011, concernant l'évaluation des niveaux sonores qui résulteront de la construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte, 2 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final*, par AECOM Tecsult inc., mars 2010, pagination multiple, 6 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires*, par AECOM Tecsult inc., mars 2011, 43 pages et 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé*, par AECOM Tecsult inc., juin 2011, 43 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Liste des demandes à l'étape d'acceptabilité environnementale – Réponses aux questions et aux demandes – version 3*, juin 2012, 8 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- Environnement Canada.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2008-02-13	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2008-02-29	Délivrance de la directive
2010-03-23	Réception de l'étude d'impact
2010-07-08	Transmission des questions
2011-03-30	Réception des réponses
2011-07-19	Transmission de l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2011-09-08 au 2011-10-24	Période d'information et de consultation du dossier par le public
2012-02-07	Réception du dernier avis des ministères et organismes
2012-02-08	Transmission de demandes concernant l'acceptabilité environnementale du projet
2012-06-12	Réception des réponses concernant l'acceptabilité environnementale du projet (troisième version)
2012-06-15	Réception des derniers renseignements des ministères et organismes concernant l'acceptabilité environnementale du projet